

Resoconto integrale n. 13

Seduta del 6 aprile 2017

Il giorno 6 aprile 2017 alle ore 14,30 è convocata, con nota prot. n. AL.2017.15485 del 29/3/2017, presso la sede dell'Assemblea legislativa in Bologna Viale A. Moro n. 50, la Commissione Territorio, Ambiente, Mobilità.

Partecipano alla seduta i consiglieri:

Cognome e nome	Qualifica	Gruppo	Voto	
RONTINI Manuela	Presidente	Partito Democratico	5	presente
BARGI Stefano	Vicepresidente	Lega Nord	2	presente
IOTTI Massimo	Vicepresidente	Partito Democratico	4	presente
ALLEVA Piergiovanni	Componente	L'altra Emilia Romagna	1	assente
BAGNARI Mirco	Componente	Partito Democratico	1	presente
BIGNAMI Galeazzo	Componente	Forza Italia	2	assente
CAMPEDELLI Enrico	Componente	Partito Democratico	2	presente
FABBRI Alan	Componente	Lega Nord	1	presente
FOTI Tommaso	Componente	Fratelli d'Italia AN	1	assente
LIVERANI Andrea	Componente	Lega Nord	1	presente
LORI Barbara	Componente	Partito Democratico	2	presente
MONTALTI Lia	Componente	Partito Democratico	5	presente
PETTAZZONI Marco	Componente	Lega Nord	2	presente
PICCININI Silvia	Componente	Movimento 5 Stelle	3	presente
POLI Roberto	Componente	Partito Democratico	2	presente
POMPIGNOLI Massimiliano	Componente	Lega Nord	1	presente
PRODI Silvia	Componente	Gruppo Misto	1	presente
PRUCCOLI Giorgio	Componente	Partito Democratico	1	presente
RAINIERI Fabio	Componente	Lega Nord	1	assente
RANCAN Matteo	Componente	Lega Nord	1	assente
RAVAIOLI Valentina	Componente	Partito Democratico	2	presente
ROSSI Nadia	Componente	Partito Democratico	1	assente
SABATTINI Luca	Componente	Partito Democratico	2	presente
SASSI Gian Luca	Componente	Movimento 5 Stelle	2	presente
TARASCONI Katia	Componente	Partito Democratico	1	presente
TARUFFI Igor	Componente	Sinistra Italiana	1	presente
TORRI Yuri	Componente	Sinistra Italiana	1	assente
ZAPPATERRA Marcella	Componente	Partito Democratico	1	presente

È presente la consigliera Francesca MARCHETTI in sostituzione di Nadia ROSSI.

Sono altresì presenti i consiglieri Antonio MUMOLO (PD) e Paolo ZOFFOLI (PD) e l'assessore ai trasporti, reti infrastrutture materiali e immateriali, programmazione territoriale e agenda digitale Raffaele DONINI.

Presiede la seduta: Manuela RONTINI

Funzionario estensore: Samuela Fiorini

UDIENZA CONOSCITIVA

3978 - Progetto di legge d'iniziativa Giunta recante: "Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità". (Delibera di Giunta n. 81 del 30 01 17)
(Relatore consigliere Mirco Bagnari - Relatore di minoranza consigliere Andrea Liverani)

Partecipano:

Silvano Antonelli	Presidente G.S. Progetti Scorta	Federazione Ciclistica Italiana
Enrico Bassi	Assessore	Comune di Copparo (FE)
Massimo Bertuzzi	Assessore	Comune di S. Lazzaro di Savena (BO)
Mario Cavina		Ass. Amici del fiume Senio
Davide Ceccaroni	Consigliere delegato	Provincia di Forlì-Cesena
Manuela Claysset	Dirigente	UISP Emilia-Romagna
Stefano Cocchi		Federazione Italiana Amici della Bicicletta
Luigi Cipriani	Funzionario tecnico	Comune di Cervia (RA)
Gino Gardini		Delegato di 341 cittadini di Mondonuovo e San Gabriele di Baricella (BO)
Giorgio Giatti		FIVE Fabbrica Italiana Veicoli Elettrici
Roberto Giovanni Fagnani	Assessore	Comune di Ravenna
Valerio Gualandi	Assessore	Comune di S. Giorgio di Piano (BO)
Claudio Lunedei	Delegato trasporti	Comune di Cervia (RA)
Marco Monesi	Consigliere delegato	Città metropolitana di Bologna
Alberto Montanari		Ass. Amici del fiume Senio
Moreno Naldi	Amministratore delegato	Wayelog

Roberto Ori	Funzionario	Provincia di Modena
Nicola Pasi	Sindaco	Comune di Fusignano (RA)
Patrizio Patrizi		Membro direttivo Fiab Bologna
Lorenzo Pellegatti	Sindaco	Comune di S. Giovanni in Persiceto (BO)
Giuseppe Poli		Federconsumatori Trasporti
Thomas Randi	Presidente	Cicloguide Lugo aderente UISP
Sergio Retini	Sindaco	Comune di Russi (RA)
Nicola Salvi	Consigliere comunale	Comune di Verghereto (FC)
Nevio Senni	Vice Presidente	Fiab Ravenna
Giancarlo Sgubbi	Funzionario settore mobilità	Comune di Bologna
Domenico Sportelli	Presidente	Associazione Amici del fiume Senio
Monica Zanarini	Responsabile U.O. Mobilità	Comune di Ferrara

DEREGISTRAZIONE INTEGRALE CON CORREZIONI APPORTATE AL FINE DELLA MERA COMPrensIONE DEL TESTO

Presidente RONTINI. Innanzitutto, grazie di essere intervenuti a questo momento di udienza conoscitiva sull'oggetto assembleare 3978 che, come ben tutti sapete, è il progetto di legge d'iniziativa della Giunta recante "Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità". Come dico sempre, il momento di udienza conoscitiva è molto importante per noi consiglieri, sia di maggioranza che di minoranza. È l'unico momento in cui, praticamente, noi stiamo zitti, escluso il momento dell'esposizione delle relazioni iniziali da parte dei due relatori. Qui alla mia sinistra c'è l'assessore regionale alla mobilità, Raffaele Donini, che, insieme all'associazionismo diffuso, è l'artefice di questo testo di legge, a cui dopo passerò la parola, se vorrà dire alcune cose. Al di là delle relazioni, noi oggi siamo qui per ascoltare il vostro giudizio su questo testo ed eventuali vostri suggerimenti, idee, valutazioni e spunti. Ricordo che potrete far pervenire anche l'eventuale testo degli interventi, se lo avete scritto, o qualsiasi altro contributo all'indirizzo e-mail della Commissione, quello da cui avete ricevuto l'invito ad essere qui oggi, che è "SegrCommIII", in modo da farlo diventare patrimonio di tutti i commissari, che potranno, così, valutare se trasformare alcune delle vostre sollecitazioni in emendamenti migliorativi al testo della proposta di legge. Darei, quindi, la parola, in apertura, all'assessore Raffaele Donini per alcune note.

Assessore DONINI. In dieci minuti non penso ci sia il tempo per la proiezione delle *slide*, che peraltro molti di voi hanno già visto più di una volta. Mi limito a definire alcuni scenari. Il primo è l'obiettivo che sottende a questa prima legge sulla mobilità ciclistica regionale. L'obiettivo è collegato al PRIT 2025, cioè portare la mobilità ciclistica in Emilia-Romagna al raddoppio dell'indice attuale, cioè il 20 per cento. L'Emilia-Romagna ha già una dotazione di piste ciclabili e ciclovie importante. Siamo, ormai, a 1.400 chilometri di piste ciclabili. Nel 2000 erano soltanto 400 i chilometri.

Questa legge nasce dall'accordo, dal protocollo d'intesa con le associazioni dei Comuni, delle Province, l'ANCI, l'UPI, l'associazione Federazione amici della bicicletta (FIAB), Legambiente, WWF e UISP. Con tali organizzazioni e associazioni abbiamo sottoscritto un accordo che, poi, ci ha portato a questa proposta di legge.

La proposta di legge ha come obiettivo quello di realizzare pienamente in Emilia-Romagna la rete delle ciclovie regionali e, ovviamente, incentivare gli spostamenti quotidiani, anche a basso impatto ambientale, riducendo il tasso di motorizzazione. In sostanza, il salto culturale che vorremmo fare con questa legge è quello di concepire questo strumento della mobilità ciclistica non solo ad uso turistico o, comunque, agonistico o sportivo (o anche non agonistico, ma sportivo), ma anche come elemento strutturale del Piano dei trasporti, quindi casa-lavoro e trasporti quotidiani.

La rete delle ciclovie comprende i progetti di reti ciclabili e ciclovie EuroVelo e Bicalia. Si coordina, ovviamente, con le ciclabili locali e individua anche i tracciati ferroviari dismessi che possono essere oggetto di trasformazione per quello che riguarda la mobilità ciclistica. Ovviamente, tutto deve essere incrociato anche con i Piani urbani per la mobilità sostenibile che i Comuni stanno elaborando anche con il contributo della Regione, che dovrà prevedere una forma di incentivazione della mobilità ciclistica.

Cosa cambia con questa legge? Innanzitutto, è una legge finanziata. Noi abbiamo già la delibera CIPE, che è in corso di esecutività, quindi arriverà, probabilmente, contestualmente al testo di legge che presentiamo oggi, che assegna 10 milioni di euro entro il 2020, quindi un primo finanziamento per questo mandato legislativo, per finanziare gli interventi qui sintetizzati, cioè le nuove reti urbane ed

extraurbane di piste ciclabili e ciclopeditoni, nuove ciclovie o interventi di recupero dei siti dismessi e, soprattutto, raccordi di piste ciclabili spezzate (nel senso che non sono continue; questo rende ulteriormente insicura la percorrenza di questi tratti di strada o di piste) e le velostazioni, che sono fondamentali non solo per la sicurezza dei mezzi, ma anche per il presidio e la intermodalità. Le velostazioni, solitamente, sono collocate in adiacenza o vicino alle autostazioni o alle stazioni ferroviarie, in modo da consentire una intermodalità. Prevede servizi per la bicicletta a noleggio, la realizzazione diffusa di nuove Zone 30 nelle città e consente di mettere in campo alcune innovazioni di sistema. La prima è quella di una sorta di Piano economico-finanziario della rete ciclabile. Gli Enti locali devono realizzare non solo la pista ciclabile, ma anche un piano di manutenzione, perché spesso e volentieri i finanziamenti vanno a coprire interventi che si inaugurarono e che, dopo qualche anno, non sono più praticabili per le condizioni degradate di manutenzione ordinaria o straordinaria. Quindi, noi finanzieremo laddove i Comuni e gli Enti locali prevedranno non solo la realizzazione della pista, ma anche fonti di cofinanziamento pubblico-privato, i soggetti coinvolti nella realizzazione, interventi di manutenzione da garantire e i tempi previsti per la realizzazione. Per noi è importante perché – ripeto – si qualifica il nostro patrimonio.

Un'altra innovazione che prevede la legge è una sorta di esasperazione del concetto giuridico alla base della legge nazionale n. 366/98, che stabilisce, oggi, in caso di costruzione di nuove strade o interventi di riqualificazione, l'obbligo di prevedere una pista ciclabile in adiacenza, che però viene, sostanzialmente, disatteso in molti casi. In presenza di una impossibilità tecnica di realizzare la pista ciclabile in adiacenza alla strada, quest'obbligo non viene esercitato, quindi la pista ciclabile non viene realizzata. Con questa nostra proposta di legge, la nuova legge prevede che l'obbligo non venga meno, quindi, sostanzialmente, proprio per la presenza già della rete ciclistica regionale, che venga assegnato un pezzo dell'infrastruttura alla ciclopeditonalità.

Ci sono, ovviamente, anche i progetti per la sicurezza non solo dei ciclisti, ma anche dei mezzi, delle biciclette, quindi forme di vigilanza anche tramite videosorveglianza, servizi agli utenti e la marchiatura registrata – questo è un progetto che si trova all'interno della legge – delle biciclette.

Il finanziamento, come ho detto, ormai è esecutivo. Stiamo parlando di 10 milioni di euro di FSC. La nostra ambizione è quella di arrivare, prima o poi, anche ad una forma strutturale di finanziamento corrente, quindi non solo attingendo a forme, per quanto importanti, di investimento.

L'ultima informazione che vorrei dare riguarda la previsione, da un lato, di una riorganizzazione anche interna alla Regione, per cui dentro all'assessorato ai trasporti l'emersione di un ufficio, di una sorta di *mobility manager* per la mobilità ciclistica, in modo da avere sul territorio un unico riferimento che riguardi le materie oggetto della legge, e, dall'altro lato, un tavolo regionale per la ciclabilità formato dai rappresentanti degli Enti locali e dai rappresentanti di quelle associazioni che hanno contribuito prima a sottoscrivere il protocollo d'intesa che sta alla base di questa proposta di legge e poi a scrivere materialmente, insieme a noi, questa proposta di testo.

Io mi limito, per ora, a dirvi anche – non c'entra nulla con la legge – che, comunque, sulla mobilità ciclistica noi non avremo solo i 10 milioni di euro di FSC da spendere entro il 2020, ma abbiamo già attivato un bando di 1,3 milioni per nuove piste ciclabili o interventi di messa in sicurezza dei percorsi ciclabili esistenti che, quindi, produrrà, in termini di cofinanziamento, ovviamente, altri interventi sul territorio. 5 milioni di euro sono destinati al recupero della ferrovia ex Bologna-Verona, quella che fa parte anche del corridoio europeo, e 8 milioni di euro arriveranno entro il 2017 per nuove piste ciclabili o interventi di moderazione del traffico nelle Zone 30. Questo avverrà, però, solo per i Comuni capoluogo su finanziamenti europei dedicati (Fondi POR-FESR).

Quindi, in una sorta di riorganizzazione del settore e della mobilità ciclistica, per la prima volta con risorse importanti destinate, noi pensiamo di destinare circa 25 milioni di euro entro il 2020 per la mobilità ciclistica. Questo ci dovrebbe far raggiungere, sicuramente, un aumento almeno del 20 per cento della dotazione di piste ciclabili esistenti, una mobilitazione di risorse, ovviamente, anche in questo ambito e il raggiungimento dell'obiettivo del 20 per cento della mobilità sostenibile in EmiliaRomagna, caratterizzandoci tra le primissime regioni in Italia.

Ricordo che oggi la mobilità punto-punto dei cittadini emiliano-romagnoli quotidiana è di circa.....

il 70 per cento degli spostamenti è sotto i 10 chilometri. Questo significa che la maggioranza di noi si sposta "punto-punto" meno di 10 chilometri e il trasporto pubblico locale, la mobilità ciclistica è una modalità di mobilità assai competitiva, anche in questa fascia, soprattutto se associata a comportamenti intermodali. Penso, per esempio, a bici-treno e ad altre politiche di questo tipo.

Io mi limito a questa comunicazione, perché mi è stato detto di essere estremamente sintetico. Credo sia importante, però, recepire, nel corso della discussione, non solo di oggi, ma anche nei prossimi mesi, tutti gli interventi, tutte le possibilità di miglioramento e di valorizzazione per una legge che ha l'ambizione di rappresentare un punto di innovazione, anche a livello nazionale.

Ringrazio, ovviamente, i tecnici e i dirigenti che ci hanno lavorato e che materialmente hanno scritto e reso compatibile il nostro testo di legge con gli ordinamenti giuridici nazionali. Mi aspetto una discussione utile e costruttiva. Grazie.

Presidente RONTINI. Grazie, assessore. Si vede che hai colto nel segno con questa proposta di legge. A mia memoria, è la prima volta che c'è un applauso in udienza conoscitiva. Questo ci fa ben sperare sul prosieguo del percorso, che fin qui è stato – come avete sentito e come abbiamo detto – partecipato, costruito con voi, società regionale diffusa, fatemela dire così, che oggi continuate questo percorso insieme a noi istituzioni, associazionismo, per arrivare all'approvazione che – lo diranno meglio i relatori – prevediamo non più tardi di giugno in Aula.

Do, adesso, la parola al consigliere Mirco Bagnari, che è il relatore del progetto di legge. Anche a lui chiedo di stare nei dieci minuti. Chiederò lo stesso anche a voi.

Consigliere relatore BAGNARI. Grazie. Benvenuti a tutti quanti. Salto i preamboli. Penso sia noto l'ampio lavoro di coinvolgimento portato avanti dall'assessore Donini. Ovviamente, questo è un altro momento di incontro e vi è la nostra piena disponibilità a recepire, dopo questa giornata, alcuni contributi formali (la presidente vi spiegherà meglio le modalità), in modo tale che ci sia uno scambio e un confronto fino all'ultimo minuto.

Io partirei da un esame rapido dell'articolato, senza annoiarvi troppo, ma giusto per darvi le coordinate. Partiamo dalla prima parte, quindi dal Capo 1, costituito dai primi due articoli, in cui si parla dei principi e della finalità. Lo diceva prima anche l'assessore Donini, io torno semplicemente a sottolinearlo: parliamo della volontà di fare in modo che l'ambito della mobilità ciclabile della nostra regione diventi veramente un elemento fondamentale di costruzione della qualità della vita e di un nuovo sistema di vita regionale. All'articolo 1 si richiamano i diversi aspetti che vengono toccati da questo provvedimento. Non c'è solo il tema strettamente collegato alla bicicletta, ma anche quello collegato a che cosa la bicicletta, quindi la mobilità ciclabile, rappresenta per un miglioramento della qualità della vita. Si parla, quindi, del miglioramento della qualità della salute dei cittadini, della tutela dell'ambiente, del risparmio energetico, evidentemente, aggiungo io, della salvaguardia del paesaggio e del territorio e anche della promozione di un tipo di turismo diverso rispetto a quello cui siamo stati sempre tradizionalmente abituati, ma che è venuto sviluppandosi nel nostro territorio.

La cosa importante è la volontà di coinvolgere tutti i diversi settori dell'Ente Regione, della struttura regionale, che possono, con i propri provvedimenti e il proprio lavoro, incidere su questo tipo di progetto. Lo dico perché non è un aspetto secondario e scontato la volontà di far lavorare in sinergia su questo tema i diversi settori della Regione. Credo sia anche un modo intelligente di lavorare che dovremmo adottare più spesso, in grado di assicurare una maggiore efficacia della legge.

L'assessore Donini parlava del collegamento con il PRIT, quindi con il principale strumento di programmazione dei trasporti della regione. Questo è contenuto all'interno dell'articolo 3. Sottolineo come sia importante da parte nostra, a proposito di intersectorialità, cercare di collegare le diverse scelte anche con gli altri strumenti di pianificazione. Penso al Piano della qualità dell'aria e a tutti gli altri strumenti con cui la Regione individua misure che riguardano la mobilità e, di conseguenza, la qualità della vita quotidiana. Sottolineo la parola "quotidiana". Questa legge – come diceva prima l'assessore Donini – non vuole semplicemente occuparsi della bicicletta nel tempo libero, ma come strumento alternativo di mobilità.

Prima si è fatto riferimento al settore turistico. Credo vadano ricordati alcuni numeri. Mi riferisco al fatto che ci troviamo di fronte a una grande potenzialità per il turismo. Il cicloturismo genera in Europa un indotto di oltre 44 miliardi di euro. Anche nel nostro Paese c'è un potenziale di 3,2 miliardi di euro. Questo sistema, questa modalità di turismo sta crescendo costantemente negli anni. L'obiettivo, quindi, è quello di far diventare la nostra regione – così come il nostro Paese – una regione a misura di bicicletta. Evidentemente, questo richiede investimenti.

È bene ricordare un altro dato. Diciamo che una pista ciclabile può costare attorno ai 400 euro al metro. Diversi studi dimostrano che per un euro speso in una pista ciclabile c'è un ritorno in termini economici, a 360 gradi, di 4 o 5 euro. Questo ci fa capire che ci sono ritorni molto positivi. È evidente che, per poter fare questo, bisogna – come dicevo – investire. Tutto quello che ricordava bene prima l'assessore, sulla costruzione della rete delle ciclovie regionali, va in questa direzione. Soprattutto, mi riferisco all'importanza di cercare di collegare i tratti spezzati, non completi, oggi, per dare maggiori garanzie di sicurezza ai ciclisti e a tutti noi. Inoltre, incentivano l'utilizzo quotidiano della bicicletta, oltre ad essere uno strumento dal punto di vista turistico.

Al Capo 3 della legge trovate le azioni, gli interventi e gli strumenti per la promozione, lo sviluppo e l'attuazione del sistema regionale della ciclabilità. Nell'elenco delle tipologie di azioni e interventi, che in parte ha già ricordato l'assessore, mi preme sottolineare alcune voci, per esempio, fra gli interventi infrastrutturali che si possono realizzare, fra le altre cose, interventi di recupero a fini ciclabili di strade arginali di fiumi, torrenti, laghi, canali, tratturi, tratti di viabilità dismesse o declassate.

Io lo sottolineo perché penso che questo sia un elemento importante che all'interno di questa legge noi dovremmo cercare il più possibile, ovviamente nell'ambito di quelle che sono le competenze della legge senza entrare in conflitto col Codice della strada, di chiarire maggiormente.

Altro elemento importante fra le azioni di cui si parla è la fornitura e la posa in opera della segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico, oltre alla segnaletica di direzione, dedicata agli itinerari ciclabili, eccetera. Anche qui, sottolineo un aspetto, a proposito di turismo: c'è da rifarsi a qualche dato. Un'associazione tedesca, la ADFC ha realizzato una ricerca in cui si dice che i ciclisti tedeschi, stiamo parlando del principale mercato dal punto di vista del cicloturismo, per pianificare i propri viaggi è vero che utilizzano per il 90 per cento internet, gli strumenti quindi digitali; ma sul campo, per l'80 per cento si affidano alla segnaletica che trovano sul territorio. Tenuto conto anche di altri dati che dicono che c'è un interesse crescente della Germania, del mercato del cicloturismo tedesco nei nostri confronti, nell'Italia, è evidente che mettere in campo una segnaletica che sia chiara, ben distribuita e che sia il più possibile omogenea sul territorio

regionale, aiuta anche ad intercettare questo tipo di mercato, quindi capiamo anche quelle che sono le ricadute economiche importanti. Sull'intermodalità, diceva bene prima l'assessore Donini, su tutti gli elementi su cui si vuole lavorare per sviluppare questo elemento che è importante per promuovere l'utilizzo quotidiano nei trasporti scuola, lavoro, eccetera, ma anche per il turismo (se ne parla all'interno dell'articolo 6). Il ruolo degli Enti locali è importante. Troviamo, all'articolo 5, il tema della programmazione della mobilità ciclopedonale extraurbana ed urbana. È previsto che gli Enti locali programmino le azioni e gli interventi di loro competenza, finalizzandoli alla realizzazione prioritariamente della rete delle ciclovie regionali, quello che dicevamo prima, cercando di dare continuità a quello che è incompiuto. Come strumenti hanno a disposizione i PUMS, i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile e i Piani Urbani del Traffico. Ha già detto prima l'assessore Donini, anche qui non sto a riprenderlo, ricordo solamente dove si trova il passaggio relativo all'eliminazione dell'obbligo della realizzazione delle piste ciclabili in adiacenza, ma della realizzazione comunque di quei tratti previsti per dare anche qui maggiore continuità e collegamento con i centri e i punti nevralgici (lo trovate all'articolo 4, comma 2). All'articolo 11 trovate l'istituzione del Tavolo regionale per la ciclabilità come strumento di rapporto col mondo associazionistico e con gli Enti locali, quindi con quelli che sono i soggetti: da una parte i principali attori della legge in Enti locali, ma anche coloro che rappresentano le esigenze del mondo non tanto del cicloturismo, ma dei cittadini, in maniera diffusa. Si dà a questo Tavolo un ruolo importante, dal punto di vista propositivo e consultivo, oltre che ovviamente di un dialogo con la Giunta, per definire criteri e modalità per cercare di orientare i provvedimenti della Regione, proprio per dare concretezza ai propri interventi, e coerenza con questa legge.

All'articolo 8 sono individuati come soggetti beneficiari dei finanziamenti regionali per attuare le infrastrutture, appunto, Città metropolitane, Province e Aree vaste, qualora costituite, i Comuni e le Unioni dei Comuni, ma sono previsti anche rapporti di collaborazione e possibilità di realizzare convenzioni anche con le associazioni di settore, con le associazioni degli utenti e anche di dare contributi per le associazioni registrate, le ATS, all'interno dell'apposito Registro, proprio per realizzare interventi di promozione della cultura della ciclabilità, di progetti legati alla ciclabilità, anche collaborando col sistema scolastico.

Vado velocissimamente a concludere la mia esposizione. Ricordo l'articolo 13, tutta la parte che riguarda il monitoraggio delle reti di infrastrutture e dei servizi del sistema regionale di ciclabilità, quindi la volontà, da parte della Regione, in collaborazione con tutti i soggetti competenti, di monitorare costantemente la situazione delle reti e delle strade ciclabili anche per poter programmare al meglio degli interventi.

In conclusione, si prevede anche lo sviluppo del ruolo del *mobility manager* della Regione EmiliaRomagna, anche in collaborazione con i *mobility manager* delle aziende, in particolare delle aziende sanitarie e anche con altri soggetti, per cercare di sviluppare il più possibile i percorsi casa-lavoro. Credo che sia chiaro, da questa breve esposizione, che c'è una volontà di spingere il più possibile, anche in virtù dei finanziamenti che, ricordava prima l'assessore Donini, sono in arrivo e che la Regione si è impegnata a mettere in campo con la propria programmazione, per dare concretezza a quello che è un sistema, ripeto, in cui si crede, anche con azioni "minori" che non fanno parte di grandi sistemi, ma che sono importanti, come ricordato all'articolo 7, cioè tutte le azioni, anche in termini di premialità per i progetti che includeranno delle azioni coerenti con questo principio, di contrasto al furto delle biciclette. Sembra una cosa secondaria, ma in realtà non lo è. Credo sia anche un elemento di tutela, anche perché si parla, fra gli strumenti di contrasto al furto, anche di nuovi sistemi di tracciabilità, di marcatura delle biciclette. Stiamo parlando, come per esempio anche prima

dicevo per il tema del turismo, di opportunità che hanno a che fare con la sicurezza della proprietà, della propria bicicletta, ma anche dell'opportunità di sviluppo di *software*, di attività tecnico-lavorative collegate appunto al sistema della ciclabilità.

Presidente RONTINI. Grazie, consigliere Bagnari.

La parola adesso al consigliere Andrea Liverani, relatore di minoranza di questa proposta di legge.

Consigliere relatore minoranza LIVERANI. Grazie, presidente. Ringrazio tutti voi per essere qui presenti oggi. Io farò un discorso un po' più tecnico, perché vengo dal mondo sportivo, in particolare dal ciclismo. Questa è una legge molto importante, perché 25 milioni di euro sono un bel po' di soldi, però bisogna spenderli bene. Secondo il mio punto di vista, vedendo anche come vengono fatte le piste ciclabili adesso, i soldi non vengono spesi tanto bene, perché la presenza di dossi che dividono la strada da una pista ciclabile non rende sicuri né un ciclista, né la signora Maria che va in bicicletta a fare la spesa o altre commissioni.

Quindi, questi soldi vanno bene, vanno spesi per fare piste ciclabili, anche per il fatto che c'è un tasso di mortalità molto alto per chi va in bicicletta, quindi bisogna anche guardare il lato sicurezza di queste piste ciclabili.

Io l'altro giorno sono andato a vedere nel mio territorio come sono fatte queste piste. Abito a Faenza. Ho fatto un giro in bicicletta per vedere, esempio, una pista ciclabile che da Faenza porta verso Brisighella. Ci ritroviamo una pista ciclabile fatta di pezzi di strada di ghiaia: uno come fa in bicicletta a percorrere un pezzo di strada ghiaia? Poi ci troviamo una bella pista ciclabile che potrebbe essere anche grande, ma se la pista ciclabile viene delimitata da dossi molto larghi, con erbacce in mezzo, è meglio eliminare i dossi, colorare la pista ciclabile e fare una riga bianca zigrinata: al di là c'è il ciclista e al di qua c'è l'automobilista.

Io mi metto nei panni di un ciclista che per passione, perché gli piace, gira in bici. Se le piste ciclabili sono fatte in questo modo, come vedete tutti, non ci vanno. Poi magari sarà un fatto di educazione o non so cosa, però non ci vanno.

Io che ho provato a usare questa pista ciclabile, non ci vado perché non mi sento sicuro: se esce una macchina da un incrocio dove c'è la pista ciclabile e non mi vede, mi devo scansare; se c'è il dosso in mezzo, ci vado a sbattere e cado per terra.

Quindi, va bene l'investimento, io ci credo, va benissimo; però cerchiamo anche di farle perbene, perché se continuiamo a farle in questo modo, secondo me sono soldi non spesi troppo bene. Volevo fare solo questo discorso tecnico. Mi sento di dirlo perché ho corso tanti anni, ho fatto ciclismo per tanti anni. Facendo questo sport, e adesso, a livello amatoriale, andando in giro ogni tanto, mi sono reso conto di queste cose. Grazie.

Presidente RONTINI. Grazie, consigliere Liverani.

Per ora sono arrivate alla Presidenza cinque richieste di intervento. Potete valutare se iscrivervi a parlare anche in corso di seduta. Anche a voi chiederei di poter avere un tempo intorno ai dieci minuti, ma nessuno vi toglie la parola, nessuno vi spegne il microfono, naturalmente.

Per iscriversi, fuori, dove avete lasciato il vostro nome e cognome: fate la richiesta di intervento, così le portano qua a me e andiamo in ordine cronologico di come sono arrivate.

Passo la parola a Thomas Randi, presidente delle Cicloguide di Lugo, associazione che aderisce alla UISP.

Randi Thomas (Presidente Cicloguide Lugo aderente UISP). Buonasera a tutti. Sono Thomas, presidente delle Cicloguide Lugo, sono di Fusignano.

Innanzitutto, pensavo di fare un discorso più ad ampio raggio, anche a livello economico. Secondo me, 25 milioni per puntare sulle piste ciclabili sono relativamente pochi, considerando i dati economici che ha illustrato anche il consigliere Bagnari, pochi minuti fa. Basta fare un conto matematico: verrebbero realizzati veramente pochi chilometri, a livello regionale. Io sono dell'idea che prima bisogna provare a ottimizzare quello che esiste già. Ho visto i dati, le idee. Secondo me bisognerebbe ottimizzare le infrastrutture già esistenti, cioè bisognerebbe cercare di collegare le parti interrotte, sfruttare l'ambiente naturale cercando di puntare sulle manutenzioni.

Io sono abituato al turismo slow, ad accompagnare anche i gruppi nella zona di Punta Marina, Marina di Ravenna sulla nostra riviera. Sinceramente ci sono già dei tracciati, senza bisogno di inventare nulla: basta mantenerli, questa è la cosa importante. Come gli argini dei fiumi: non basta fare una pista ciclabile su un argine. Prendo ad esempio il Lamone: come Cicloguide l'abbiamo inaugurato circa dieci anni fa. Ma è la manutenzione che è necessaria, che deve seguire, non basta avere dei finanziamenti pubblici o europei per realizzare un'infrastruttura che dopo viene lasciata andare alla malora. Quelli sono, secondo me, soldi spesi malissimo. Questa quindi sicuramente è una cosa da migliorare.

Per quanto riguarda la mobilità sostenibile, parliamo di *bike sharing*, esistono già sul nostro territorio esempi di *bike sharing* regionali. Io personalmente collaboro con un'azienda di Ferrara. Abbiamo creato un *bike sharing* che coinvolge tutti i territori del ravennate, ferrarese, bolognese. Sono cose che esistono già. Secondo me basta osservare il nostro territorio, vedere le associazioni presenti, capire bene quello che fanno e cercare di metterlo in rete. Secondo me non c'è nulla da inventare. Parlo anche dell'esempio della marchiatura delle biciclette. Per il furto, se uno guarda le biciclette di alta gamma, tipo Pinarello o Specialized, hanno già i telai che sono marchiati, proprio per cercare di essere ritrovate in caso di furto. Stessa cosa sicuramente non è applicata alle biciclette di bassa gamma, le *city bike* o quelle da turismo. Anche qui c'è un discorso che non è semplice poter gestire. Per esempio, ognuna delle nostre biciclette di *bike sharing* è codificata, però per il furto non esiste nessuna legge che può risarcire il danno subito. Bisogna intervenire su questa cosa forse a livello più alto, a livello proprio nazionale, per regolamentare questa cosa, non basta la disciplina regionale.

Innanzitutto, la prima cosa da fare per evitare di sperperare soldi e denaro pubblico – ripeto che per me 25 milioni di euro in tre anni sono comunque pochi – secondo me è mappare il territorio, capire quello che è presente a livello di associazioni, reti e cercare di sviluppare e far crescere quello che è già esistente. Tutto qua. Grazie per l'attenzione.

Presidente RONTINI. Grazie, presidente Randi.

Il prossimo intervento è quello di Giorgio Giatti, presidente di FIVE srl.

Giatti Giorgio (FIVE Fabbrica italiana veicoli elettrici). Buonasera a tutti. Si scrive FIVE, lo leggiamo "faiv", per interloquire allegramente.

FIVE è Fabbrica Italiana Veicoli Elettrici. È uno dei più rilevanti, direi il più rilevante investimento italiano nella mobilità elettrica a due ruote. È stato fatto a Bologna, in un'operazione di *bike sharing*, di ritorno dalla Cina. Probabilmente, anche questo investimento, questo stabilimento che è nella zona di Via Larga, è il più grande d'Europa, come capacità produttiva, anche se purtroppo la capacità produttiva adesso è una potenziale capacità produttiva, nel senso che il mercato è molto più modesto. Noi siamo per la mobilità ciclistica e siamo per la mobilità ciclistica di tipo elettrico.

Riteniamo che esista, che ci sia necessità di una mobilità sostenibile nelle città. Questo già avviene in molti Paesi del nord Europa. In Italia siamo non distanti ma distantissimi.

Quindi, apprendere di un progetto di legge regionale sulla ciclabilità ci fa non contenti ma felici, perché proprio a Bologna, in Emilia, si affronta per primi, e si può dare un indirizzo, un orientamento strategico, un orientamento di fondo a quella che può essere una base per lo sviluppo in tutta Italia. Leggendo approfonditamente questa legge, però, vediamo, dal nostro punto di vista, che la provenienza, la base con la quale è stata scritta, ha un DNA profondo che è il cicloturismo. Quasi tutto il contorno della legge, infatti, è orientato e ha dietro le spalle un'impostazione che è quella del cicloturismo.

Manca in modo sostanziale, in questa legge, e sarebbe un'opportunità poterla integrare, la mobilità urbana, che è invece il motivo maggiore, la possibilità di maggiore intervento per dare una ecosostenibilità del movimento, soprattutto nelle città italiane. Assieme a quello, manca, in questa legge, anche un altro elemento di grande importanza, la tecnologia, in quanto qui, l'unico mezzo che si ritiene essere un ciclo, è quello tradizionale. Se uno legge questa legge non trova alcun intervento, alcuna menzione: non appare che esistano altri tipi di modalità, se non un ciclo tradizionale, mentre tutta l'Europa, l'industria tedesca e anche gli olandesi, si stanno muovendo come dei carrarmati, utilizzando la tecnologia. Con la tecnologia lavorano le loro fabbriche e con le loro fabbriche catturano e hanno occupazione. Noi probabilmente consumeremo biciclette tecnologiche tedesche per il nostro cicloturismo italiano.

Così però non va avanti il sistema, perché noi dobbiamo garantire occupazione, dobbiamo garantire sviluppo. Altrimenti, non si va neanche più in bicicletta. Detto questo, manca la tecnologia e manca questo concetto di mobilità urbana, proprio perché la mobilità urbana trova un modo di essere alternativo all'auto se supera due aspetti fondamentali, nella nostra esperienza anche commerciale soprattutto: uno, il raggio d'azione, perché non sono tutti sportivi, non sono tutti cicloturisti quelli che si vogliono muovere in città. Il raggio d'azione è importante e determinante per poter scegliere se utilizzare un mezzo per spostarsi, o un altro. Nel raggio d'azione, l'elemento tecnologico - che qua non c'è ed è importante - è uno degli argomenti per cui il Paese più ciclistico, perché è più ciclistica la Germania che l'Olanda, a ben pensarci, oggi ha una componente di elettrico di quasi 450.000 pezzi all'anno, che è equivalente a un quarto del mercato italiano, che dicevo, è un paio di milioni. Quindi, proprio nel Paese che è più votato allo sport, vediamo che si è intervenuti con la tecnologia, quindi con l'elettrico, segno evidente di cosa bisogna fare per sviluppare una mobilità ecosostenibile alla portata di tutti. Diceva giustamente l'assessore Donini che nel 70 per cento dei movimenti sono 10 chilometri: in bicicletta se uno è allenato li fa, se no, non è mica facile, non lo fanno mica tutti, non è mica una scelta di tutti quanti.

Ecco che allora bisogna aprirsi a dei discorsi tecnologici e concepire, dentro questa legge, la presenza di mezzi per poter affrontare la mobilità urbana in modo alternativo.

Il secondo elemento che manca in modo forte per consentire una mobilità alternativa alle due ruote, è la sicurezza. Mentre in questa legge la sicurezza del guidatore tramite la pista ciclabile separata, la ciclovia, è garantita, anzi è l'obiettivo fondamentale, in città, dove è estremamente difficile creare, fra l'altro, piste ciclabili dappertutto, e bisogna anche andarci per le strade normali, la barriera di accesso è soprattutto la sicurezza del mezzo, sapere di ritrovare il mezzo quando si è abbandonato, perché si è arrivati al punto. Qui questa legge è debole, perché pur accettando e immettendo nell'articolo 7, mi sembra, un'argomentazione sul furto, a cosa serve marchiare una bicicletta? Te la rubano qua e te la vendono a Bari, non è un argomento sufficiente.

Quello che sarebbe necessario è entrare dentro il parcheggio protetto, che non può essere di tipo non automatico, perché i costi di una guardiania non automatica sarebbero tali da impedire l'utilizzo di quello stesso parcheggio. Quindi, bisogna aprirsi a dei parcheggi protetti automatici e in grado di garantire, a chiunque vada in bicicletta, di poter ritrovare la propria bicicletta, perché questi parcheggi, oltre a essere protetti, possono essere anche garantiti e assicurati, quindi dando un senso di grande sicurezza nell'utilizzo. Anche qui, un suggerimento: inserire elementi tecnologici avanzati, quando si parla di guardiania, così come quando si parla di mezzi, per essere il più aperti possibile agli utilizzi futuri che sono dietro l'angolo.

L'ultimo mio appunto a questa legge è il tavolo di confronto e di discussione. Il tavolo di confronto e discussione di un territorio certamente va benissimo, istituzioni-associazioni; ma dobbiamo imparare a fare squadra, come fanno nel nord Europa, anche con l'industria. L'industria infatti è quella che immette l'innovazione, è quella che immette la tecnologia, è quella che garantisce di progredire nell'utilizzo del mezzo. Deve avere un ruolo, una presenza conoscitiva, in grado di poter dire la sua, quando si formano determinate cose, perché spesso le notizie che ha l'industria arrivano prima, sono portate prima, sono elaborate prima che un mezzo arrivi all'associazione di settore, che è un utilizzatore, che quindi arriva sicuramente dopo. Quindi è opportuno fare tesoro della possibilità di avere anche industrie che possono avere uno sguardo anticipatorio rispetto alle tendenze. Questi sono i nostri suggerimenti. Grazie.

Presidente RONTINI. Grazie. Chiedo di venire qua a Giuseppe Poli, responsabile di Federconsumatori Emilia-Romagna per quanto riguarda il settore dei trasporti.

Poli Giuseppe (Federconsumatori Trasporti). Buonasera a tutti. Provo a sintetizzare alcune riflessioni che ovviamente, come penso altri, intendo poi proporre in forma più integrata, indicativa, nella sua precisione, in forma scritta.

Ho preso alcuni appunti mentre veniva presentata l'iniziativa, sulle cose che ritengo più rilevanti, sempre come spunto di riflessione. Credo che nel progetto di legge che ho letto, sempre con troppa fretta, nei giorni scorsi, ci siano molte delle cose che mi aspettavo di leggere. In quel testo ci sono molti elementi di riflessione, molti suggerimenti. Credo che in particolare alle amministrazioni interessate ad attivarsi su questi argomenti, non mancheranno gli spunti e le idee per tentare di realizzarli, anche grazie ai finanziamenti che sono previsti.

Come associazione, quindi come Federconsumatori, pensiamo che vada sviluppata l'opportunità di un maggiore utilizzo dello strumento bicicletta, da parte dei cittadini. Ovviamente, noi lo inquadrriamo in una logica più generale, cioè se diamo diritti a una parte di cittadini, dobbiamo ugualmente considerare anche la parte che non usa la bicicletta, e quindi non togliere diritti ad altri.

Dico questo perché per la funzione originaria che abbiamo pensato per i marciapiedi, come ci suggeriscono i cugini d'Oltralpe, serve sostanzialmente un piano rialzato, separato, necessario a trasferirsi utilizzando i propri piedi e le proprie gambe.

Negli ultimi tempi questa accezione è diventata un po' più ampia e sono state realizzate alcune cose. Questo è un dato di fatto che certamente non condividiamo. Quando cioè si utilizzano strumenti previsti storicamente del Codice della strada per altre cose, quando si realizzano devono essere realizzati con criteri ben precisi, non in maniera difforme, per iniziativa di alcuni. Credo che su queste cose non si possa transigere.

I problemi della sicurezza sono fondamentali in questo senso. Se noi pensiamo che su un pezzo di asfalto piuttosto stretto viaggia una bicicletta a 15, 20, 25 chilometri l'ora, e può incrociare una

persona, come spesso capita, perché io non dimenticherei questo aspetto, chiedo scusa per l'inciso, un pedone, un anziano malfermo sulle gambe a cui stiamo togliendo degli spazi che storicamente sono vitali, ma sono vitali anche nella realtà dei fatti. Non tutte le persone infatti fanno attività sportiva, come pensavo di continuare a fare anch'io, sempre in senso ironico. Noi quindi dobbiamo salvaguardare questo. Non basta una striscia per terra per dire che è una pista ciclabile, o che è un percorso pedonale, ma devono esserci precise garanzie per tutti gli utenti della strada. In questo avrei una foto che sviluppa bene: si può inserire in qualche modo? C'è una presa USB? Meglio di no? Comunque, l'ho già descritta a parole. A ciascuno di noi capita di vedere il Ponte Matteotti. Chi vuol vedere una pista ciclabile mal integrata con il percorso pedonale e pericolosa, comoda per tutti, vicina alla stazione.

Questo ragionamento, però, lo farei sviluppare, un po' come considerava anche chi mi ha preceduto, rispetto all'attivazione dei PUMS, cioè i progetti che riguardano lo sviluppo sostenibile nei centri urbani. In questo senso io do molto più rilievo allo sviluppo della pedonalità e della ciclabilità nei centri urbani che non addirittura al trasporto pubblico in senso lato. È su questo che probabilmente la legge potrebbe essere un po' più incisiva, un po' più determinata. Quindi, il riferimento che faccio io alla fine è quando si procede su questi progetti il riferimento non può che essere, *in primis*, come diceva il codice della strada, e poi un concetto di educazione civica perché nell'ultimo decennio abbiamo visto l'evoluzione dei tempi e dei modi. Io come concetti mentali sono un po' datato, però, attualizzandolo, per quanto possibile, che tutti possano fare tutto, mi risulta faticoso da comprendere.

Alcuni concetti non basta vietarli, non basta alcuni comportamenti multarli. Probabilmente occorre dire che siamo arrivati a un punto che bisogna riprendere con un minimo di educazione sociale, ambientale e comunque nei confronti dei cittadini. Le regole sono, a volte, mal digerite, ma spesso sono l'unico modo per realizzare delle cose che non danneggino nessuno perlomeno.

Chiudo queste brevi riflessioni con un'ultima puntualizzazione che riguarda la mia attività principale, cioè il trasporto pubblico su rotaia e su gomma. Ecco, è importante anche questo, che quando si parla di ciclabilità deve essere realizzata una massima integrazione con il trasporto pubblico. Parliamo di parcheggi facilmente accessibili e individuabili che ora sono spesso nelle nostre stazioni dei punti interrogativi: dove sono? Come si entra? Come si usano? In parte è rimasta ancora una differenziazione tariffaria per il trasporto della bicicletta sui treni fra i diversi gestori. Anche questo deve essere superato e non dovrebbe essere difficile in prospettiva. Questi sono tutti segnali importanti che tutti insieme possono generare, come anche noi ci auguriamo, il successo di questa proposta di legge.

Presidente RONTINI. Do ora la parola a Domenico Sportelli, presidente dell'Associazione amici del Senio.

Sportelli Domenico (Presidente Associazione amici del Senio). Vi chiederete cosa c'entro io qui. Cerco di spiegarlo in cinque minuti. Innanzitutto io sono fra coloro che hanno applaudito all'introduzione dell'assessore. Io non ho competenze specifiche di questa materia, però di primo acchito mi sembra che questa sia una buona legge, certamente perfettibile, come il contributo di chi ne sa più di me, però mi sembra una buona legge: 25 milioni. Sappiamo tutti che i soldi non sono mai abbastanza, però, se spesi bene, sono una cifra ragguardevole. Spenderli bene, secondo me, vuol dire avere, in uno dei primi posti, delle priorità, l'obiettivo di collegare quello che già c'è di piste ciclabili nel nostro territorio.

Veniamo alla ragione per la quale sono qui pur non avendo competenze specifiche. La ragione è quella di sostenere la possibilità che per lo sviluppo della mobilità ciclistica siano considerati anche gli argini del fiume. Gli argini dei fiumi sono, per loro natura, delle strade già fatte, già realizzate e quindi a me pare un discorso di logiche di buon senso pensare che queste strade già fatte possono essere rese utili alla mobilità ciclabile.

Io ho guardato la legge. Da qualche parte ho letto "argine", però non sono sicuro che sia completamente questo il concetto dentro la *ratio* della legge e per cui io sono qui a sostenere questa ragione. Spendo solo tre minuti per cercare di giustificare questa richiesta.

Io rappresento un'associazione che si prefigge l'obiettivo di fare in modo che i cittadini si "riprendano" i fiumi. Scusate il linguaggio. Lo facciamo con sempre maggiore forza perché ci siamo resi conto che, dopo alcuni decenni in cui gli interessi sono stati altri, abbiamo potuto constatare quanto l'interesse di tornare a rivivere i fiumi sia presente, costante, pressante da parte di tantissimi cittadini. Abbiamo cercato di andare un po' a fondo su quello che a noi è parso un fenomeno e abbiamo capito che i fiumi rappresentano un qualcosa di identitario per tantissimi cittadini, soprattutto i fiumi che vanno dalla collina verso il Po, fiumi che tagliano, che attraversano, che sono la maggioranza e comunque quelli che conosco io.

I fiumi rappresentano un aspetto identitario perché i fiumi hanno consentito alle persone di incontrarsi, hanno consentito alle persone di fare progressi, di incontrarsi, di viverli e per cui oggi ci stiamo rendendo conto che man mano che la gente si avvicina ai fiumi c'è una sorta di disvelamento di un sepolcro che porta alla luce tante cose belle, fatte non soltanto di ricordi, ma anche di modelli che dovrebbero in qualche modo essere recuperati. Posso dire anche che io abito in Romagna. Pensando a percorsi ciclabili su due fiumi della Romagna abbiamo pensato che si potesse realizzare un percorso di 150 chilometri che collega il Parco della Vena dei Gessi al Parco del Delta, quindi la collina al mare, di fatto un percorso di 150 chilometri che vuol dire rappresentare un qualcosa di appetibile a livello europeo, un qualcosa di certamente legato a quella che è la nuova legge regionale, la nuova legge regionale sul turismo. Posso dire che in questa spinta, in questa azione per riportare i cittadini verso i fiumi, noi abbiamo avuto in tre anni un successo importantissimo di adesioni per questa associazione. Abbiamo avuto la raccolta di mille firme solo nel corso delle iniziative che abbiamo proposto sui fiumi. Abbiamo realizzato centinaia di incontri con tutti per far crescere queste coscienze eccetera. Oggi ci sentiamo di dire che a coronamento di questo lavoro, che ha avuto questa intensità e che manifesta questo interesse sempre maggiore da parte di tanti cittadini, ci sembra che questa legge sia l'esatto complemento, il recepimento di questa spinta.

Con questo ho finito. Vi ringrazio.

Presidente RONTINI. Grazie. Chiamo adesso Nevio Senni, vicepresidente della Federazione italiana amici della bicicletta di Ravenna.

Senni Nevio (Vice Presidente Fiab Ravenna – amici della bicicletta). Aggiungo poco agli interventi fatti sia dall'amico Thomas, sia da Domenico Sportelli sugli argini, sui fiumi.

La legge tocca il tema, ma non dice cosa bisogna fare. A nostro avviso, deve essere più incisivo definire la proprietà, chi fa la manutenzione e poi, di conseguenza, come viene utilizzato l'argine. Penso che anche altri saranno d'accordo su questo aspetto. Chiedo che venga approfondito questo tema e che venga fatto, se non nella legge, in qualche documento attuativo.

L'altro punto è quello della segnaletica, che è già stato toccato. Ho capito in questi giorni che il documento tecnico che individua la segnaletica ciclabile è finalmente operante. Bisogna farlo

conoscere, non lo sa nessuno. Con questo io sono molto più veloce dei 10 minuti concessi perché sono due aspetti – pochi, ma buoni – che devono essere approfonditi e resi di ampia divulgazione. Grazie.

Presidente RONTINI. Sicuramente è stato incisivo. Abbiamo due messaggi chiari. Chiamo adesso Gino Gardini, che parla a nome di un cospicuo numero di cittadini di Mondonuovo, San Gabriele e Baricella.

Gardini Gino (Delegato di 341 cittadini di Mondonuovo e San Gabriele di Baricella). Buonasera a tutti. Sono molto contento del fatto che la Regione, con una iniziativa molto innovativa, che la caratterizzerà nei confronti delle altre Regioni, abbia pensato di fare questa legge. Ritengo che sia una legge molto importante perché se di qui al 2020 vengono finanziati 25 milioni di euro, credo che si possano fare molte cose.

Ciò premesso, vi dico chi sono. Io sono un semplice cittadino di un piccolo paese di 400 abitanti che si chiama Mondonuovo, nel Comune di Baricella. Questo paese da oltre vent'anni aveva ricevuto la promessa di avere una pista ciclabile di collegamento che lo congiungesse con San Gabriele, perché, come voi sapete, con lo spopolamento in questi piccoli paesi non ci sono neanche più negozi. Per cui sarebbe necessario avere questa pista che desse la possibilità alla gente di andare a fare la spesa a circa 1,5-1,8 chilometri, esattamente a San Gabriele. Questa promessa ci era stata fatta nel 2000 circa. Io ho delle carte scritte nelle quali veniva assicurato che sarebbe stata fatta questa benedetta pista ciclabile che, ripeto, è solo di 1,8 chilometri. I fondi sarebbero rivenuti dalla discarica, perché Baricella aveva dato la disponibilità di fare una discarica. Si sperava che quantomeno, a fronte del disagio, ci fosse questa benedetta pista ciclabile. Poi il tempo è passato e non se n'è fatto niente.

Nel 2014 i cittadini hanno fatto una petizione al Comune e hanno raccolto 200-300 firme. Io ero solo firmatario e non promotore. Nel 2015, non essendosi verificato nessun fatto positivo, ne è stata fatta un'altra, anche questa senza risultato. Il caso ha voluto che io sono andato in pensione e allora i miei concittadini molto gentilmente mi hanno detto: "Visto che hai tempo – forse non volevano dire che non ho niente da fare – ti puoi interessare di questo problema?". Ho pensato: se vado a protestare in Comune come singolo cittadino non ottengo niente. Per cui i miei concittadini in 341, in circa venti giorni, mi hanno dato la delega ad andare a parlare in Comune. Vi dico francamente che a quella data dell'anno scorso io ci pensavo la notte come fare per assolvere all'impegno che mi ero preso. Per cui ebbi l'idea di scrivere all'assessore Donini, che avevo conosciuto a suo tempo, il quale, molto gentilmente, mi diede tutte le illustrazioni del caso. Per cui, mi mandò da un suo collaboratore, che si chiama ingegner Formentin, il quale mi disse tutte le cose che avrei dovuto fare. In uno spirito collaborativo l'ho fatto presente al Comune, però a tutt'oggi non abbiamo ancora risultati.

Ciò premesso, concordo con questo signore che mi sta alla sinistra che le piste ciclabili devono essere fatte bene, perché spendere soldi per piste ciclabili non fatte bene non serve a nulla. Tanto vale non farle. Perché dico questo? Per il semplice motivo che il mio paese ha un tratto di pista ciclabile che da Baricella va a San Gabriele che, di fatto, è un unico senso di marcia e non c'è una manutenzione efficace. Tempo addietro una signora che avevo visto in bottega aveva una bozza così in un occhio. Le ho chiesto cosa fosse successo e mi ha detto: "Giravo in pista ciclabile, c'era un ramo sporgente e me lo son beccato contro". Quindi, anche la manutenzione diventa importante. È giusto avere le piste ciclabili, però bisogna avere anche la manutenzione.

Vorrei capire o quantomeno suggerire una cosa sul Patto di stabilità. Il nostro Comune dice che non si può fare la pista ciclabile perché i fondi ci sono, ma sono vincolati dal Patto di stabilità. Io non me ne

intendo, ma se così fosse bisogna anche intervenire sul Patto di stabilità, perché fare una pista ciclabile alla fine è un beneficio per i cittadini, si rimette in circolo l'economia e tenere delle risorse ferme per il Patto di stabilità, o come si chiama adesso, forse non è ragionevole.

Rinnovo i miei complimenti nei confronti di tutti voi. Penso che siate sulla buona strada. Proseguite così. Vi ringrazio.

Presidente RONTINI. Grazie.

Chiamo Patrizio Patrizi. Anche lui fa parte della Fiab, in questo caso di Bologna.

Colgo l'occasione per assicurare tutti, anche quelli che non sono intervenuti in tal senso, che siamo tutti concordi sul fatto che le piste ciclabili vengano fatte bene. Siamo altresì convinti che nei nostri Comuni avvenga questo dal momento che c'è un Codice della strada e ci sono dei manuali che spiegano come eseguirle. Colgo l'occasione anche per sottolineare il fatto che poi c'è l'obbligo – ne abbiamo discusso anche con i relatori in Commissione – di utilizzarle da parte dei ciclisti qualora costruite in adiacenza alle strade. Prego.

Patrizi Patrizio (Membro direttivo Fiab Bologna). Buonasera a tutti. Dirò solo due parole. Faccio parte di Fiab Bologna (Federazione italiana amici della bicicletta), della Consulta comunale della bicicletta di Bologna e poi anche di tante altre cose, meno istituzionali, come Movimento Ossigeno che è portato abbastanza anche alla contestazione.

Di questa legge io credo di vedere, al momento, solamente degli aspetti positivi, assolutamente positivi e innovativi. Uscendo da casa questa mattina ho visto che ci sono dieci biciclette attaccate ai pali attorno a casa mia, realtà che cinque anni fa era impensabile. Coordinare l'andare in bicicletta sia turisticamente, ma anche in città, mi sembra importantissimo. Quindi, è una legge fondamentale a cui io faccio solo dei complimenti, che sono non personali, ma di Fiab Bologna.

Una cosa che mi è piaciuta molto è che si sia compreso il discorso della manutenzione, che è uno dei classici denegatori delle piste ciclabili. Si fanno le piste ciclabili e poi una finisce in un prato, una finisce contro un palo e altre cose del genere. Mi pare che ci siano le garanzie perché non si faccia, perché non succeda più. L'altra cosa importante è che ci siano delle possibilità di dialogare mentre si fa la legge. Questo è fondamentale per l'associazionismo, perché la bici spesso lo fa sul territorio l'associazionismo.

Ultima cosa: è stato detto che trascura un pochino la mobilità cittadina. A me non sembra, perché nel testo di legge sono compresi nettamente i punti che riguardano la mobilità cittadina. Mi sembra che sia una legge che ovviamente si intersechi con quello che fanno le singole città. Penso alla città di Bologna, con la quale, consentitemi di dire, c'è stato un avvio un po', come sapete, controverso e che poi mi pare si stia sciogliendo in corso d'opera. Vedo tra i seduti Sgubbi. Si lavora seriamente. Sulla bicicletta non ci andiamo a raccontare solo le fascinose del ciclismo, il bello della bicicletta, filosofia e bicicletta, che sono cose favolose, ma si fanno riunioni una dietro l'altra sui pali, sui paletti, sulle opere di mitigazione per il Passante di Mezzo. Insomma, c'è un grande lavoro. Secondo me, questo è assolutamente apprezzabile. Non ho motivo di fare spot per questa legge, però trovo che sia un grande passo avanti.

Rivolgo una domanda all'assessore Donini. A naso, perché capisco che si vada a naso, quando si pensa che questa diventi legge, più o meno? Ci può essere una possibile tempistica?

Presidente RONTINI. Avevo detto in apertura che l'ipotesi era di approdare in Aula, al più tardi, entro maggio-giugno.

Patrizi Patrizio (Membro direttivo Fiab Bologna). Perfetto. Grazie mille. Buonasera a tutti.

Presidente RONTINI. Bene.

Siamo agli ultimi due interventi. Chiamo, adesso, Davide Ceccaroni, consigliere delegato della Provincia di Forlì-Cesena.

Ho comunicato in apertura, e lo ripeto, l'indirizzo e-mail a cui far arrivare eventuali osservazioni: segrcomIII@regione.emilia-romagna.it. Possono essere utili al lavoro di approfondimento dei consiglieri, visto che inizieremo a discutere in Commissione e a votare l'articolato. Vi chiederei di farcele avere entro lunedì 24 aprile. Prego.

Ceccaroni Davide (Consigliere delegato Provincia Forlì Cesena). Grazie, presidente. Buonasera a tutti. Sono di fresca nomina. È la prima volta che partecipo a questa riunione. L'assessore sa quanto la nostra Provincia presti attenzione al turismo legato alla bicicletta. Tralascio questo tema, ringraziando la Regione per l'attenzione che sta dando a questo fenomeno e per i numeri che sono già stati detti in introduzione sia dall'assessore che dal consigliere nel presentare la legge.

Credo che l'approccio a questa legge debba essere positivo. È al suo avvio, all'inizio. Come detto da altri, noi dobbiamo cogliere la parte positiva. Per "parte positiva" intendo anche un elemento in grado di mettere tutto il nostro territorio nella condizione di far rete. Con le parole "fare rete" intendo dire che sicuramente per chi vive con attenzione il territorio, quando diciamo che molte piste ciclabili finiscono in un prato o, in alcuni casi, anche di fronte a una staccionata, è perché da quel punto in poi cambia il Comune.

Credo che in questa legge si debba poter valorizzare, ad esempio, il sistema partendo dalle Unioni dei Comuni, che nei nostri territori abbiamo, prevedendo quindi una pianificazione più diffusa rispetto al singolo territorio o a un singolo Comune. Questo fa sì che una parte delle clausole previste in questa legge, vale a dire finire quella già esistente, possa essere un elemento di stimolo per il territorio. Finisco con la manutenzione. Concordo e apprezzo il fatto che vengano premiati quei progetti nei quali è già prevista la manutenzione. Questo è quello che fa la differenza guardando lungo. Fino ad oggi, in molte occasioni, nei nostri territori le cosiddette "opere di urbanizzazione", quando si facevano le lottizzazioni, venivano previste e non si quantificava mai il costo della manutenzione. Questo è un elemento importante. Mi permetto di dire che, probabilmente, su questo aspetto, prevedendo una valorizzazione del territorio rispetto alla manutenzione della cooperazione sociale e dell'associazionismo – oggi in molti dei nostri territori si parla di "cittadinanza attiva" – credo che questa Regione potrebbe, da questo punto di vista, rappresentare un altro elemento di eccellenza, valorizzando questi due aspetti riferiti alla manutenzione.

Uomini e donne che abbiano cura e che si vogliano prendere cura del proprio territorio penso di poter dire che ve ne sono. Sono presenti nelle nostre città e nelle nostre periferie: utilizziamoli positivamente anche per questo. Grazie.

Presidente RONTINI. Grazie. L'ultimo intervento prenotato, a meno che qualcun altro non manifesti la volontà di intervenire, è quello di Marco Monesi, consigliere delegato della Città metropolitana di Bologna.

Monesi Marco (Consigliere delegato Città metropolitana di Bologna). Buon pomeriggio a tutti.

Io non è che abbia molte cose da dire, oltre a quelle già sentite. Però, non mi sembrava opportuno far passare sotto il silenzio della Città metropolitana questa importante legge, importante perché innovativa, importante perché coglie una serie di aspetti che, a mio avviso, sono essenziali per dare spazio alla ciclabilità.

In Città metropolitana mi occupo di mobilità, dalle autostrade fino alle piste ciclabili. Da questo punto di vista, uno degli obiettivi che stiamo cercando di perseguire è quello – come il collega precedentemente diceva – di fare rete. Cerchiamo di fare in modo che le strade (penso, ad esempio, al Passante di Mezzo) facciano rete con le opere di adduzione, così come, per quanto riguarda la ciclabilità, che le piste ciclabili arrivino ad essere in qualche modo una rete, un sistema ciclabile metropolitano. Da questo punto di vista, abbiamo cercato e cerchiamo di operare. Ovviamente, ci occupiamo di grandi esperienze come la ciclopista EuroVelo 7, Bicalta o la Ciclovía del Sol. Allo stesso tempo, anche attraverso il bando delle periferie, abbiamo cercato di coordinare gli Enti e i Comuni per riuscire a chiudere una serie di percorsi ciclabili che, in qualche modo, riescano ad essere unitari nel loro aspetto e quindi iniziare e perfezionare questo sistema di piste di cui dicevo.

Credo sia essenziale potenziare il sistema ciclabile, come ricordava Mirco. Mi riferisco al discorso di quanto sia importante dal punto di vista turistico, ma anche dal punto di vista della mobilità urbana e suburbana, dove sia possibile utilizzare il sistema ciclabile anche per i percorsi casa-lavoro o casastudio, e viceversa. Anche da questo punto di vista, quindi, è importante questa legge. Sicuramente ci sono degli elementi di criticità o ci sono elementi che vanno completati e quindi i nostri contributi, quelli di oggi, possono essere utili a completare questo disegno di legge, ma, al tempo stesso, credo che vada dato un plauso alla Regione Emilia-Romagna, e in questo caso all'assessore Donini, che opera sul tema, per ciò che si è riusciti a fare e a produrre. Certo, è un'esperienza prima in Italia che al tempo stesso sconta la mancanza di esperienze precedenti. Va bene il contributo che può venire da noi tutti. In questo caso, io mi permetto di preannunciare un nostro contributo, che sarà inviato al più presto, del quale dico solo una cosa, perché è un po' frutto anche dell'esperienza che abbiamo maturato. Forse ci sarebbe bisogno di prevedere, all'interno della legge, che questi progetti fossero, in qualche modo, valutati e vagliati dalle Unioni comunali o dall'Ente Provincia, Città metropolitana, perché sia dal punto di vista della progettazione, cioè che ci sia qualcuno che sovrintenda al fatto che quello che veniva anche richiamato in più interventi, cioè che le piste ciclabili non si fermino in un punto oppure non siano fini a sé stesse, ma che in qualche modo si integrino in una rete. Questo sia dal punto di vista della progettazione che dal punto di vista della manutenzione, perché anche lì credo che ci sia bisogno di una visione unitaria anche della manutenzione e che, quindi, venga coordinata anche sotto questo piano.

Quindi, in bocca al lupo alla legge e grazie per l'ascolto.

Presidente RONTINI. Grazie.

C'è un'altra richiesta di intervento? Prego. Le chiedo di presentarsi direttamente al microfono a favore di verbale e di resoconto integrale della seduta, che verrà poi distribuito ai commissari.

Ori Roberto (Funzionario Provincia di Modena). Sono Roberto Ori, funzionario della Provincia di Modena.

Anch'io, a nome della Provincia, voglio esprimere un forte apprezzamento per questo progetto di legge, che consideriamo molto opportuno in questa fase e anche molto innovativo nei contenuti. Non ci risultano altre iniziative del genere di questa qualità in Italia, mentre ci sono naturalmente realtà più avanzate in altri Paesi d'Europa.

Valutiamo, quindi, molto positivamente questa proposta, anche nei suoi contenuti, che credo, se sarà finanziata, come veniva annunciato, in modo costante e continuativo, perché questa è una cosa molto importante, dare continuità anche ai finanziamenti, possa dare un grosso impulso allo sviluppo della mobilità sostenibile e del cicloturismo nella nostra regione.

Detto questo, con il mio intervento desidero anche sottolineare un punto che a noi sembra critico – e faremo un’osservazione a tal proposito –, cioè l’articolo 4 sul ruolo delle Province nella pianificazione della rete regionale e del sistema regionale delle ciclovie. Ci sembra che il ruolo delle Province, non quello della Città metropolitana, che invece ha un ruolo primario nella pianificazione, sia molto sottovalutato. È di mera collaborazione con i Comuni per quanto riguarda, tra l’altro, solo le piste o le strade che sono di loro stretta competenza.

Se guardo a quello che abbiamo fatto in questi anni, mi sembra che la legge non tenga in considerazione assolutamente il grosso lavoro che, invece, è stato fatto in questi anni, e non solo per la realizzazione di importanti opere. Sto pensando alla Provincia di Modena, ma anche altre Province si sono mosse in questo campo. Abbiamo realizzato diversi chilometri di percorsi ciclopedonali, per esempio, lungo i fiumi – e faccio riferimento all’intervento del signore di prima – Secchia, Panaro e Tiepido. Sono 150 chilometri di piste ciclopedonali che manteniamo insieme ai Comuni. Le abbiamo fatte in accordo con i Comuni e le manteniamo insieme ai Comuni già da quasi vent’anni, e sono utilizzatissime. Più le piste ciclabili sulle ex ferrovie, e stiamo parlando di un’altra cinquantina di chilometri. Sempre insieme ai Comuni facciamo manutenzione, programmazione, eccetera.

Nel PTCP, quindi nel nostro strumento principale di pianificazione, abbiamo già previsto, a partire dal 2009, la rete delle ciclovie provinciali, a cui i Comuni hanno fatto riferimento con i loro strumenti urbanistici. Naturalmente, tutto questo è stato costruito con i Comuni e le Unioni, tutti insieme. Noi abbiamo coordinato questo lavoro, che ha dato buoni risultati e ha permesso di pensare alla rete e, a mano a mano, fare in modo che gli interventi sia pianificatori che realizzativi dei vari Enti preposti fossero anche finalizzati a realizzare questa rete, non solo dei pezzi di ciclabile fatti a caso o, comunque, con significati molto locali.

Naturalmente sto parlando soprattutto del territorio extraurbano, più che del territorio strettamente urbano, che chiaramente è di competenza esclusiva dei Comuni. Mi riferisco, invece, al territorio extraurbano e, quindi, alle reti di collegamento intercomunale, che molto spesso, per la vicinanza dei nostri centri e delle loro frazioni, ha una valenza anche di casa-lavoro, non solo di cicloturismo o per il tempo libero.

Credo che questo lavoro di pianificazione e coordinamento che le Province hanno fatto, molte Province dell’Emilia-Romagna, se non tutte, non possa essere completamente abbandonato con questa proposta di legge.

Questa è una critica abbastanza forte che ci sentiamo di fare e che metteremo anche per iscritto, naturalmente. Prendo come esempio anche la rete previsionale delle piste ciclabili che la Regione ha fatto anche su stimolo delle Province, noi *in primis*, anche perché chiediamo già da tempo, insieme alla FIAB regionale, che la Regione si muova in questo campo e soprattutto cominci a pensare a una rete regionale che si possa collegare alla rete nazionale di Bicalta e alla rete EuroVelo per dare impulso a questo settore, anche in vista di un interesse molto forte per il cicloturismo, per esempio, di livello internazionale, che rappresenta un segmento importante anche della nostra economia e lo rappresenterà di più anche in futuro.

La Regione, qualche anno fa, si è mossa positivamente in questo campo, e chi ha chiamato al tavolo per costruire insieme la rete? Non ha chiamato certamente i 340 Comuni della regione e nemmeno le

40-50 Unioni di Comuni, che non hanno nemmeno questo argomento tra le loro competenze delegate dai Comuni, ma ha chiamato le Province a questo tavolo. E insieme, coordinando noi i territori locali, alla presenza di una decina di persone competenti rappresentanti i vari territori, si è pian piano definita la rete, che poi è stata approvata con delibera regionale e con protocolli d'intesa con le Province. Io credo che, nonostante le vicissitudini delle Province, che dovevano essere abolite e in realtà sono state depotenziate, ma poi sono state confermate in Costituzione, e tra l'altro hanno comunque il compito di gestire la rete delle strade provinciali, quindi sovracomunali, sia buona cosa prevedere in questa legge di dare un ruolo di pianificazione, di coordinamento, di area vasta, quindi di provincia alle Province, così come è stato previsto per la Città metropolitana. Le complessità del territorio e delle relazioni anche al di fuori della Città metropolitana di Bologna sono molto forti. Sono tutti territori, quelli dell'Emilia-Romagna, molto urbanizzati, per cui hanno bisogno di un Ente che faccia sintesi a livello di area vasta, perché la Regione è troppo lontana dal singolo Comune, che sono, lo ripeto, 340. Questo l'abbiamo vissuto in tutti questi anni in cui abbiamo lavorato in questo campo e crediamo che occorra, a livello di area più vasta, una sintesi, e questa sintesi ritengo che la possa fare l'Ente Provincia, che tra l'altro la possiamo anche considerare come una grande unione. Adesso la nostra *governance* è fatta dai Comuni, pertanto credo che stia anche nello spirito delle leggi nazionali, ma spero che lo sia anche di questa legge regionale, dare questo ruolo di coordinamento all'Ente intermedio, che in questo momento è la Provincia. Poi, se diventerà area vasta, benissimo; però, la sostanza è che ci deve essere questo elemento di coordinamento per i territori locali, perché crediamo che questo sia fondamentale, anche tenendo conto delle esperienze fatte in questi anni. Grazie.

Presidente RONTINI. Bene, questo era l'ultimo intervento.

Prima di chiudere la seduta, se i relatori sono d'accordo, darei la parola all'assessore Donini per una breve replica, come lui stesso mi ha chiesto.

Come prassi della Commissione, do alcune comunicazioni ai consiglieri per le prossime sedute. Non ci sarà Commissione il 13 aprile, ma martedì 18 aprile, nel pomeriggio, in congiunta con la I Commissione, per l'audizione sul tema ATERSIR. Poi ci sarà anche giovedì della stessa settimana. Prego, assessore.

Assessore DONINI. Grazie, presidente. Alle 16,30 in punto devo assolutamente andare.

Mi sono preso degli appunti ma, non avendo gli occhiali, faccio molta fatica a leggere quello che ho scritto. Vado per sommi capi.

Credo che noi dovremmo fare una prima distinzione concettuale – e ci aiutiamo insieme a farla – tra il testo della legge, al quale alcuni di voi hanno fatto esplicito riferimento, e criteri e temi che dovessero riguardare il bando che dovrà uscire per finanziare gli interventi previsti in legge.

È del tutto evidente che la legge deve prevedere – e la prevede – una forte attenzione alla cura e alla manutenzione del patrimonio viario delle piste ciclabili, e sarà uno dei criteri espliciti del bando. Anzi, la legge prevede che i Comuni che non predispongono un piano economico e di gestione che contempli anche la manutenzione non saranno finanziati. Altresì, la legge prevede che non possono avere diritto al finanziamento quei Comuni che hanno già non mantenuto bene alcune piste ciclabili finanziate. Quindi, è una legge molto rigorosa da questo punto di vista, perché vuole voltare pagina rispetto alle abitudini del passato.

Con riferimento, quindi, alle considerazioni che faceva il collega relatore di minoranza, posso dire che sono sicuramente tutte specifiche che riguardano il bando e che traggono origine anche dai capisaldi e dai principi della legge.

Sicuramente questa legge esprime una certa qualità in termini di finanziamenti. Io non so se venticinque milioni sono pochi o tanti, so soltanto che non c'è mai stato un finanziamento così cospicuo in Regione per quanto riguarda la mobilità ciclistica. Poi, se proprio volete sapere la mia opinione, per me più che parlare di pochi o tanti si dovrebbe passare da una logica di piano degli investimenti a una logica di finanziamento strutturale magari collegato alle politiche per la mobilità più generale. Penso, per esempio, al Piano della qualità dell'aria, per cui chi più inquina più paga, chi meno inquina meno paga, e la rimodulazione di questa tariffazione dovrebbe essere assegnata al trasporto pubblico e alla mobilità sostenibile. Però, oggi non siamo ancora lì.

Siamo ad uno stanziamento a mio giudizio ragguardevole. Sicuramente la legge contiene quei presupposti per i quali quei soldi, pochi o tanti, si possono spendere in modo oculato.

Mentre non sono molto d'accordo – mi piacerebbe continuare il confronto in altra sede e con più tempo – sul fatto che l'anima di questa legge sia il cicloturismo e non la mobilità urbana. Non è l'impostazione che abbiamo dato. Poi i tecnici potranno intervenire, articolo per articolo, per argomentare quello che dico. Invece, la sfida che abbiamo voluto lanciare è proprio quella, cioè non riservarci solo il tema della mobilità cicloturistica, ma puntare alla mobilità ciclistica regionale come forma ordinaria di spostamenti e integrata – sono d'accordo con Poli – con il trasporto pubblico, perché è lì che fa la forza sui dieci chilometri, punto per punto. È chiaro che dieci chilometri solo ciclistici possono anche avere la tecnologia, però è molto importante che noi immaginiamo una forte integrazione con il trasporto pubblico.

Mentre su questo non sono d'accordo, su come riconsiderare, in termini sia di promozione della mobilità ciclistica che di sicurezza del mezzo, la tecnologia, questo è un tema che mi affascina molto e su cui, qualora nel corso della discussione dovessimo migliorarla o puntualizzarla o chiarirla con ulteriori elementi di dettaglio, sarei assolutamente favorevole, perché ubbidisce a una logica più generale. È ovvio che più ci sono buone piste ciclabili e più la gente è portata a girare in bicicletta, più c'è sicurezza e più c'è domanda. Però, è anche vero che più c'è tecnologia e più ci può essere domanda. Quindi, la tecnologia del mezzo come strumento di alimentazione della domanda di mobilità ciclistica, da un lato, e la tecnologia del mezzo ma anche di ricovero delle biciclette, per esempio, come elemento di sicurezza del mezzo, dall'altro.

Su questi due temi io sono aperto e, se dovessero arrivare dei contributi, sarei disposto più che volentieri a una loro riconsiderazione.

Rapporto ciclisti e pedoni. Non mi soffermo sulle cose che condivido, per cui mi limito a dire che sono assolutamente d'accordo.

Per quanto riguarda gli argini dei fiumi, effettivamente questa legge cita queste tipologie paesaggistiche nelle quali inserire ipotesi di ciclovie o piste ciclabili, collegate alla necessità che esse siano effettivamente mantenute. Ricordo che io fui uno dei sindaci che, negli anni Novanta, perorò la realizzazione di una pista ciclabile in un lungo fiume, il cosiddetto Sentiero Samoggia – qualcuno forse lo ricorda – e dopo qualche anno quel sentiero era già decimato da frane e smottamenti.

Questa è una legge che deve favorire la mobilità ciclistica e sicuramente tra i percorsi soprattutto turistici – ne ho visitati alcuni molto belli e suggestivi – ci sono anche gli argini, però noi dobbiamo sempre collegarli alla necessità che poi abbiano un elemento strutturale di permanenza nel patrimonio. Diremo al Comune di Baricella di partecipare al bando, così finalmente potrete avere la soddisfazione di un'opera attesa da troppo tempo.

Sul ruolo delle Province, aspettiamo i contributi con uno spirito assolutamente costruttivo. Rammento che questo testo di legge, al pari del testo di legge sull'urbanistica, è stato scritto in un periodo un po' complicato per le Province. Tenete conto che adesso ci presentiamo qui in Commissione con le audizioni, ma è un anno che noi discutiamo di queste cose, quindi effettivamente tutta la parte legislativa, che non riguarda la parte infrastrutture, ma proprio la parte di architettura istituzionale, risente sicuramente di un periodo in cui le Province non si sapeva esattamente quale scenario istituzionale avessero dinnanzi. Essendo, come è noto, rimaste in Costituzione e avendo mantenuto alcune funzioni, sicuramente il ruolo di coordinamento nella pianificazione è un ruolo che si può pensare di assegnare, con maggiore evidenza anche di corresponsabilità nella manutenzione e nella qualità dei percorsi ciclabili.

Come prima impronta, mi sento di dire che è stato colto il senso più profondo di questo nostro lavoro. Il testo, ovviamente, è a disposizione di tutti per essere migliorato, perché si ha sempre la pretesa di aver pensato a tanto, ma non di aver pensato a tutto. Su quei 2-3 punti che ho sentito oggi, ma magari altri ne verranno fuori nei prossimi mesi, siamo assolutamente aperti e disponibili a recepire eventuali osservazioni. Grazie.

Presidente RONTINI. Grazie, assessore. Grazie a tutti gli intervenuti.

Ribadisco per l'ennesima volta che, qualora lo vogliate, potete inviare i vostri contributi all'indirizzo mail della Commissione e che saranno certamente tenuti in considerazione durante il percorso che ci porterà, entro giugno sicuramente, ad approvare la legge in Aula.